



Adams 150-6





# S U P P L É M E N T

A U

JOURNAL DU NORD.

N° XXX.

J U I L L E T 1 8 1 0.

*Réglement pour l'armement en course et pour les prises dans les Duchés de Schleswig et de Holstein.*

Copenhague le 28 Mars 1810.

NOUS FRÉDÉRIC VI, par la grâce de Dieu, Roi de Dannemarck; etc. Savoir faisons :

Ayant trouvé convenable que l'armement en course, suspendu depuis quelque temps, dans nos Etats, soit de nouveau mis en activité avec de nouvelles déterminations, nous faisons connaître par la présente les règles fixées pour l'armement ainsi que celles pour les prises et leur adjudication définitive. L'ordonnance émanée le 24 Septembre 1807, relative à ce même objet, est abolie par la présente.

1.) Personne dans notre royaume et nos possessions n'a le droit d'aller en course, s'il n'y est autorisé par des lettres de marque en forme.

30\*\*

Pareilles lettres seront dorénavant délivrées par notre collège d'amirauté (commissariat), et de commissaires, et munies de notre sceau. Les lettres de marque ne seront délivrées qu'à ceux qui par naissance ou par naturalisation jouissent du droit de citoyen danois, et sous les conditions ci-après spécifiées, à des vaisseaux ou bâtimens ayant à bord des pièces d'artillerie, ou dont l'équipage est suffisamment pourvu d'armes.

2.) Tout vaisseau ou bâtiment allant en course, doit être conduit par un marin ayant la patente de patron ou gouverneur (Timonnier), lequel avant d'obtenir la lettre de marque, doit s'engager par serment de suivre strictement le présent règlement ainsi que les instructions qui lui seront données par notre collège d'amirauté ou de commission.

3.) Les lettres de marque seront conçues dans ces termes :

Par ordre suprême de S. M. Royale on fait savoir à tous ceux qui verront la présente, que N. N. propriétaire du vaisseau ou bâtiment N. N. de la portée de..... tonneaux de mer, en conséquence du règlement royal du 28 Mars 1810, a obtenu la permission d'armer (avec de l'artillerie ou autres armes) ledit vaisseau ou bâtiment, conduit par N. N. contre les ennemis de l'Etat, dans l'intention d'enlever, et s'il est nécessaire, de détruire des vaisseaux ou bâtimens appartenans à la Grande Bretagne ou à ses sujets; de même que d'arrêter et d'amener devant le tribunal compétent des vaisseaux soupçonnés d'appartenir à la puissance ennemie ou d'être avec elle en liaisons contraires à la neutralité. Les armateurs ont fait le cautionne-

ment prescrit et le conducteur s'est obligé par serment, de se conformer audit règlement suprême, ainsi qu'à toutes les ordonnances concernant l'armement en course, et aux réglemens de guerre maritime, autant qu'ils s'y rapportent.

Copenhague. au collège royal de l'amirauté ou de commission (commissariat,) le...1810.

*(Signature et sceau.)*

4.) Les demandes pour la concession des lettres de marque doivent être remises aux magistrats du lieu, d'où le bâtiment destiné pour la course doit partir.

Celui qui obtient la lettre de marque est tenu de faire devant le magistrat une caution fixée du montant de 1,000 à 1,500 Rixdalers pour servir de sûreté dans le cas où il y auroit une restitution à faire pour l'usage illégal de la lettre de marque. Dans la fixation de ladite somme le magistrat doit avoir égard à l'équipage dudit bâtiment armé, en sorte que la caution monte au moins à la somme de 1,000 Rixdalers; mais au reste elle sera calculée à 100 Rixdalers pour chaque homme de l'équipage.

En outre les armateurs, aussi bien que les patrons du navire répondent de tout dommage qui pourroit être causé aux capturés, les premiers par le navire, et le patron par sa personne et par ses biens.

5.) Les bâtimens de course qui ont obtenu une lettre de marque légale, ont le droit d'arborer le pavillon danois (Splitflag et Gens) avec notre chiffre

royal au milieu, en se conformant d'ailleurs aux règles de l'ordonnance du 11 Juillet 1748.

6.) Le bâtiment de course est tenu de prendre autant que possible, et d'amener à l'adjudication comme prises, tous les vaisseaux appartenant manifestement à la Grande - Bretagne ou à ses sujets.

Il pourra de même amener devant le conseil des prises tout autre navire ou bâtiment, dont la neutralité n'est pas dûment constatée en conformité du §. 10 du présent règlement, ou contre lequel existent des soupçons fondés par l'une ou l'autre des raisons spécifiées dans le §. 12.

Il a en outre le droit d'amener les navires passés par le Sund ou le Belt sans certificat, qui constate qu'ils ont payé les droits de la calise, pour leur faire payer l'amende, et ledit droit évalué au double du droit usité, lui sera dévolu.

7.) Il est défendu à tout bâtiment de course, au risque de perdre sa lettre de marque ou autre punition, d'arrêter un navire ou de faire un usage quelconque de sa lettre de marque sur le territoire d'une puissance amie ou neutre. On adopte en général pour règle que ce territoire s'étend à une lieue de mer (*Seemeile*) du rivage. Dans le Sund les armateurs ne peuvent faire la course sous les batteries de la Suède, ni assez près des côtes de la Suède pour être à la portée de leurs canons.

8.) Ayant adopté pour principe invariable, que le navire couvre la cargaison, nous défendons le plus sévèrement à tous croiseurs munis de lettres de marque, d'amener un navire appartenant à des puissances neutres ou amies, quelque soit le propriétaire de la cargaison, si les docu-



mens concernant le navire et son expédition se trouvent en due forme, et si le vaisseau n'est pas chargé de munitions de guerre destinées pour des pays sous la domination britannique, et aussi bien s'il n'est pas sujet à la capture conformément au §. 6 du présent règlement.

9.) De même que le navire couvre la cargaison, en cas contraire la cargaison subit le sort du navire.

§.) Les documens requis §. 8. pour un navire sont :

a) Le passeport délivré par le gouvernement du pays dont le propriétaire du navire est sujet, ou par ordre du gouvernement par un magistrat à ce autorisé. On peut cependant admettre au lieu du passeport mentionné tout autre document, par lequel le patron du navire est autorisé par le gouvernement dont il est sujet effectif, de se servir du pavillon neutre, qu'il a pour un tel voyage.

b) L'acte de construction du navire, et dans le cas où le constructeur aura vendu le navire à un autre avec l'acte de cession, si les deux actes ne se trouvent pas réunis dans le même document. En cas que le navire eût été auparavant capturé et condamné comme tel, l'acte de condamnation tient lieu de celui de construction, à condition cependant que l'acte de l'enchère ou quelque autre preuve de la translation du navire y soit annexée.

Des navires qui dans un pays étranger ont été formellement condamnés, et qui y ont été acquis par des neutres, peuvent partir de-là sur lest pour leur patrie, et n'ont besoin que de l'acte de condamnation; joint à celui de l'enchère ou

quelque autre acte de translation, pour tenir lieu de tous les autres documens exigibles, excepté le journal du navire.

c) Un certificat de jauge, délivré par l'officier chargé de ce devoir dans le lieu auquel ce navire appartient; et ce certificat doit être conforme au passeport ou document qui le remplace.

d) Le rôle d'équipage certifié par l'officier de compétence ainsi qu'un certificat vérifié et détaillé de tous les individus sur le navire non compris dans ledit rôle. En outre, le rôle d'équipage doit prouver que ni le capitaine, ni le gouverneur ni le subrecargue, facteur ou commis, ni plus qu' $\frac{1}{3}$  de l'équipage entier; ne soient sujets britanniques.

e) L'acte de déclaration de la douane prouve où la cargaison est chargée, et pour quel endroit elle est destinée.

f) Chartepartie et connoissement de la cargaison, ou au défaut de Chartepartie, le connoissement seul, comme preuve sur la destination de la cargaison.

g) Le journal de tout le voyage indiqué dans le passeport présenté, à l'exception des navires qui d'un port de la baltique vont à un autre.

## II.) Seront de bonne prise :

a) Tous les navires qui manifestement appartiennent au gouvernement britannique ou à ses sujets, dans quelque partie du monde que ces derniers soient fixés.

b) Les navires qui font le commerce prohibé pour la Grande-Bretagne ou ses possessions, en

partant pour des tels pays moyennant des actes de déclarations simulés de tels endroits où l'on n'en délivre pas pour telle destination ou pour telle autre, ou l'on n'en admet pas de pareils.

c) Les navires chargés en partie ou en tout de contrebande de guerre destinés pour des ports britanniques, ou ayant à bord des officiers ou soldats destinés pour le service de l'ennemi ou à son service ; de même les navires qui s'approchent d'une escadre de l'ennemi stationnée pour le blocus d'une ville, port ou province danois, pour porter des vivres et des munitions à l'ennemi.

d) Les navires qui s'opposent à main armée contre la lettre de marque qui les arrête, ainsi que les navires dont le pavillon peut être regardé comme neutre, tant par rapport à la Grande-Bretagne qu'aux Puissances en guerre avec elle ; mais qui cependant auroient profité d'un convoi anglais dans la mer Baltique ou dans la mer d'Allemagne.

e) Des navires danois, norvégiens ou autres, ennemis de la Grande-Bretagne qui, après avoir été pris par les Anglais ont été repris sur eux. Pour une telle reprise le recapteur reçoit  $\frac{1}{3}$  de la valeur du navire et de la cargaison même en cas que la recapture ait lieu 24 heures après la capture ou plus tard ; les  $\frac{2}{3}$  seront restitués au propriétaire. Si le vaisseau recapturé est un vaisseau neutre par rapport à nous, ainsi qu'à l'ennemi, le recapteur ne jouit que d'une récompense équitable par sentence du conseil des prises.

12) Navires qui peuvent être arrêtés et amenés comme suspects.

a) Des navires qui ne sont pas munis des documens spécifiés au §. 10.

b) Des navires ayant des documens équivoques et probablement faux.

c) Des navires qui jettent leurs papiers dans la mer, ou qui les détruisent autrement, et surtout à la vue du capteur.

d) Des navires qui refuseroient à la demande du capteur, d'ouvrir les caisses soupçonnées de renfermer de la contrebande de guerre, ou des papiers concernant le vaisseau et son armement.

Tous les navires ci-dessus spécifiés seront traités conformément au précédent §, si toutefois les soupçons ne sont point levés par des preuves suffisantes de leur qualité de neutres et de leur destination non prohibée.

13.) Comme contrebande de guerre seront regardés (§. 11) les canons, mortiers, toute espèce d'armes, pistolets, bombes, grenades, boulets, armes à feu (fusils) pierres à feu, mèches, poudre, salpêtre, soufre, cuirasses, piques, épées, ceinturons, gibernes, selles et brides, à l'exception du nombre desdits articles nécessaires à la défense du navire et de l'équipage.

14.) Si le corsaire rencontre un navire portant pavillon ami ou neutre, il doit héler le capitaine pour le faire venir à son bord avec ses papiers.

S'il se trouve que tous ses papiers sont en règle, il doit immédiatement le laisser continuer sa route sans aucun obstacle, et sans exiger la moindre chose du capitaine, sous aucun prétexte.

Si au contraire il a quelques soupçons fondés d'un procédé prohibé, il lui est permis d'aller à

bord dudit navire, pour l'examiner plus particulièrement.

15) Dans un tel examen il ne se permettra pas d'ouvrir les armoires, recoins, caisses, tonneaux, futages, etc. ni casser ce, où pourroit se trouver quelque chose de la cargaison, ni fouiller ce qu'il trouveroit exposé au jour en fait desdits objets sur le navire. Mais au cas des soupçons que des papiers et de la contrebande de guerre y soient cachés, il est tenu de faire ouvrir par le capitaine du navire et par ses gens lesdits armoires, etc. et les faire refermer par les mêmes gens.

Le corsaire qui contreviendrait à cet article, sera tenu de restituer la perte causée, perdra sa lettre de marque et sera en outre puni suivant les circonstances.

16) Si le capteur prend un navire, il est tenu, sous la même responsabilité et peine (§. 15.) de ne rien soustraire de la cargaison, ni en vendre ou échanger, ni aliéner ou perdre: il est obligé, conjointement avec le capitaine, écrivain ou patron du navire pris, de cacheter autant que possible, toute la cargaison du navire, et amener le navire avec sa cargaison, excepté dans le cas où la conservation de l'un ou de l'autre exigeroit le contraire, sans ôter le scellé avant à un des endroits spécifiés ci-après..

17.) Il ne lui est pas cependant interdit de faire usage, en cas de besoin urgent, des vivres et munitions du navire capturé, à condition qu'il en délivre un reçu signé de sa main au capitaine.

Si le navire ainsi capturé lui est adjugé après, comme prise légale, les objets pris ainsi du navire, seront portés sur son compte; mais si au contraire,

par sentence du conseil des prises, il est dépossédé du navire. il est tenu de restituer tout ce qu'il y aura pris par cette voie.

18.) Le capteur est tenu, après avoir examiné les papiers, passeports, lettres et journaux, de les cacheter de son propre cachet en présence du capitaine et de deux hommes de l'équipage, auquel cachet le capitaine ajoutera le sien. Le corsaire garde ce paquet pour le remettre, sans l'ouvrir, au magistrat du lieu où le navire sera amené.

19.) Si le corsaire devoit partir d'un des ports de notre domination, il pourroit amener ses prises dans quelque douane qu'il voudroit de Danne-marck, de Norvège, de Schleswick ou de Holstein, ou dans l'endroit le plus proche, où il puisse trouver du secours militaire; mais sous peine de perdre sa lettre de marque ainsi que la somme déposée pour cautionnement, s'il se rendoit dans des ports étrangers, à moins qu'il n'y fût forcé par la tempête, le manque de provisions ou poursuite de l'ennemi, dans un cas pareil même, il est obligé de se rendre aussitôt que le vent le permet, et sans toucher au navire et à la cargaison, dans une des douanes de notre domination.

20.) Si cependant la cargaison consiste en marchandises sujettes à la détérioration, ou qu'à cause d'avarie le navire ne puisse pas continuer sa route, il lui est permis de s'adresser au magistrat, si c'est dans un port de notre domination, ou à notre consul, si c'est dans un pays étranger. lesquels auront des mesures à prendre concernant le bien du navire et de la cargaison.

21.) Aussitôt qu'un corsaire arrive dans un port de notre domination, il est tenu de s'annoncer

chez le juge du lieu, lequel est obligé de commencer dans 24 heures au plus tard, l'instruction de l'affaire, et l'achever le plutôt possible, tant concernant le corsaire et son équipage, que le capitaine, l'équipage et les passagers du navire capturé. Il doit les examiner très-rigoureusement, et les confronter sur la route du navire, selon le journal et autres circonstances, sur la validité des papiers spécifiés dans le §. 10. Les passe-ports des passagers, leur condition, voyage, destination et occupation, de même, sur l'endroit où le navire a été arrêté, sur la conduite du corsaire avant, pendant et après la capture, etc. et surtout ce qui peut servir à éclaircir l'affaire.

22.) Dans le procès-verbal de l'examen, le juge est tenu d'avoir en général le plus grand soin du bien des deux parties et avant que de le finir, il doit inviter le corsaire, et surtout le capturé de déclarer, s'ils demandent des éclaircissemens ultérieurs, ou s'ils ont encore quelques observations à faire, et puis accepter les conditions des deux parties.

A cette fin, on recommande aux juges le plus grand soin à l'égard de la promptitude si essentielle pour le capturé, qui peut espérer d'être relâché. Nous n'avons permis aux deux parties de se servir de procureur dans leur cause, que seulement dans le tribunal suprême de l'amirauté.

23.) Le juge assisté de deux hommes jurés, habitans de la ville, compose un inventaire, c. à. d. l'inventaire de la cargaison sur les papiers qui en constatent le contenu, ainsi aucune décharge ne peut avoir lieu, si le corsaire ne le demande expressément, ou que le juge n'ait des soupçons fondés de quelques irrégularités qui pourroient être découvertes par la décharge, ou si les cir-

constances rendent nécessaire la décharge pour conserver la cargaison.

24.) Sitout cela est fait, et que le juge compétant ait conduit l'affaire au point qu'elle est qualifiée pour la sentence du conseil des prises, on doit copier le procès-verbal et le juge doit l'envoyer par estafette audit conseil, avec l'inventaire et tous les documens, et signifier aux parties que l'affaire sera terminée le plutôt possible par ledit conseil, et qu'il n'y aura plus de citation ultérieure devant le conseil.

25.) Nous avons statué, pour reconnoître en première instance sur les prises, un conseil de prises à Copenhague pour la Séelande, Laland, Falster, Moën et les autres îles, à l'exception de Samsoë;

Un pareil à Aarhus pour la Jutland septentrionale, Funen et Samsoë;

Un à Flensbourg, pour le duché de Schleswig et de Holstein;

Un pour chacun des départemens dans notre royaume de Norvège; qui siégera dans la capitale du département.

Un pour Bornholm et Christiansoë, qui siégera à Rønne.

Chacun de ces conseils sera composé d'un juge et de deux assesseurs; dont l'un sera officier de notre marine.

Un secrétaire, nommé à cet effet, est chargé de la chancellerie.

26.) Si le conseil des prises trouve nécessaires quelques éclaircissemens ultérieurs, il chargera le juge qui a dressé le procès-verbal, de les lui fournir.

Si au contraire l'affaire est tellement avancée,



qu'une sentence définitive puisse être prononcée, le conseil doit la prononcer dans l'espace de dix jours, à compter du jour où l'affaire a été remise au conseil, s'il n'y a pas d'obstacles survenus, qui doivent être marqués dans la sentence.

27.) En prononçant la sentence, le conseil doit comparer strictement toutes les circonstances; cependant on ne fera pas entrer au nombre des lettres ou preuves, que celles qui ont été sur le navire au moment de sa capture, n'étant réservé qu'au tribunal suprême de l'amirauté, de déterminer à quel point on peut accorder à l'une des parties d'y produire de nouveaux éclaircissemens ou preuves.

La sentence du conseil des prises doit être d'abord insérée dans les feuilles publiques de la province par le secrétaire du conseil, et délivrée tout de suite en copie aux deux parties, pour la procédure ultérieure.

28.) Si l'une des parties désire d'appeler de la sentence du conseil des prises, elle doit le déclarer dans l'espace de 24 heures après la notification légale de la sentence par l'autre partie, et ensuite dans l'espace de 8 semaines effectuer la citation devant le tribunal suprême de l'amirauté, qui sera établi dans notre résidence à Copenhague, et citer d'y comparoître en terme légal, le conseil des prises ainsi que l'adversaire, en conformité de l'ordonnance du 30 Avril 1806, concernant l'instruction du tribunal suprême de l'amirauté.

En Séeland, la citation à l'appel sera demandée au greffe du tribunal suprême de l'amirauté. Dans les autres villes du royaume, les magistrats supérieurs, à Bornholm et à Christiansoë les gouver-

neurs sont autorisés à délivrer de semblables citations devant le tribunal suprême de l'amirauté.

La sentence prononcée par le tribunal suprême de l'amirauté, n'admet aucun appel ultérieur.

29.) Si le corsaire prend un navire sans une des raisons fondées sur le contenu du présent règlement, il est tenu non-seulement de payer seul tous les frais de l'instruction du procès, mais même tout dommage causé au capturé par la capture. Si au contraire la capture est déclarée légale, le corsaire est libre de toute responsabilité, quand même le navire, par des circonstances survenues, seroit relâché; et dans ce cas le navire paye tous les frais de la capture et de l'instruction devant le juge.

Si l'une des parties relève appel de la sentence du conseil des prises sans raisons suffisantes, elle doit s'attendre à être condamnée sur la demande de l'autre partie, non-seulement à payer les frais d'instruction devant juge; mais même à une restitution de toute perte causée à lui par ce procédé.

30.) Si un navire capturé est adjudgé au corsaire comme bonne prise, il ne peut cependant pas disposer à son gré du navire ni de la cargaison; mais ils seront vendus publiquement à l'enchère dans la règle, au lieu où le navire est amené. Du produit de la vente sera déduit, outre le salaire ordinaire, un pour cent au profit de l'hôpital de marine à Copenhague, lequel argent le juge prélèvera pour le remettre audit institut sur quittance.

31.) Les bâtimens armés en course sont libres de tous droits de douanes, ils n'ont pas besoin de faire, à leur départ, une déclaration, et ne sont tenus, à leur arrivée, que de se présenter à la douane, afin que celle-ci puisse se convaincre

qu'ils n'apportent pas des marchandises. Toutes les cargaisons adjudgées comme bonnes prises, seront tenues d'acquitter à leur vente tous les droits et frais économiques ainsi qu'en sont tenues toutes autres marchandises.

32.) Les frais de procédure en matière de prises sont déterminés par nous dans un règlement particulier, ainsi que nous avons fixé la somme à payer, pour obtenir une lettre de marque.

33.) Tout corsaire qui amène un navire ennemi ou suspect, est tenu de pourvoir à la subsistance de l'équipage, du moment de la capture jusqu'à celui de la sentence définitive du conseil des prises, de sorte que les dépenses de la valeur du navire seront restituées l'adjudication définitive de l'affaire.

De même et sous les mêmes conditions, la subsistance de l'équipage du navire capturé reste à la charge du corsaire, pendant la procédure devant le tribunal suprême de l'amirauté, dans le cas où le corsaire auroit interjeté un appel au conseil des prises audit tribunal. Le corsaire au contraire, ayant obtenu l'adjudication du navire par le conseil des prises, et le capturé relevé l'appel au tribunal suprême de l'amirauté, le premier n'est plus obligé de pourvoir à la subsistance de l'équipage, à moins que le capitaine du navire capturé ne fournisse une sûreté suffisante pour les dépenses à faire à cet effet.

34.) Le magistrat du lieu doit recevoir l'équipage d'un navire capturé et adjudgé comme prise et dans le cas où il seroit composé de sujets britanniques, l'envoyer dans la forteresse la plus proche pour y être gardés comme prisonniers de guerre ; s'il est composé de sujets d'une puissance

amie ou neutre, l'envoyer aux consuls desdites Puissances.

35. Nous défendons expressément à tous nos magistrats et officiers auxquels est confié l'exécution du présent règlement, ou la coopération à l'adjudication des prises, de prendre aucune part à l'armement d'aucun navire de course; de même nous défendons aux préposés des ventes publiques, chargés de la vente d'un navire condamné ou de sa cargaison, de se faire adjuger des pareils objets.

36.) Chaque bâtiment de course doit être en possession d'un exemplaire du présent règlement.

Tous ceux que le présent règlement concerne, ont à se conformer à notre volonté royale. Muni de notre signature et du sceau royal.

Donné dans notre résidence Copenhague, le 28 Mars 1810.

*Signé, FRÉDÉRIC R.*

(L. S.)

*Eggers. Janssen. Jensen. Rothe.*

*Möstring.*

---







































































